

DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA OSTROŁĘCKIEGO

OSTROŁĘKA, dnia 28 kwietnia 1988 r. Nr 5

TREŚĆ:

poz.

ZARZĄDZENIE

poz. 64

ZARZĄDZENIE

INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W GIŻYCKU

z dnia 1 kwietnia 1988 r.

w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182 i zmiana Dz. U. z 1960 r. Nr 29, poz. 163) oraz § 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21, poz. 110) zarządza się, co następuje:

§ 1

Postanowienia ogólne

1. Niniejsze przepisy obowiązują na śródlądowych drogach wodnych terytorialnie właściwych nadzorowi Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku; zwanego dalej Inspektoratem:
   1) Kanał Augustowski od połączenia z rzeką Biebrzą do granicy Państwa wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego kanału,
   2) systemat Jezior Mazurskich obejmujący jeziora połączone rzekami i kanałami od jeziora Roś (włącznie) do m. Węgorzewa wraz z bocznymi odgałęzieniami,
   3) rzeka Pisa od jeziora Roś (Warszawskiego) do ujścia do rzeki Narwi,
   4) rzeka Biebrza od ujścia Kanału Augustowskiego do ujścia do rzeki Narwi,
   5) jezioro Wigry,
   6) rzeka Narew od ujścia rzeki Biebrzy do południowej krawędzi mostu kolejowego pod m. Ostrołęka.
2. Na akwenach objętych strefą ciszy zabrania się uprawiania żeglugi statkom wyposażonym w silniki spalinowe.
   Zakaz ten nie dotyczy statków wykonujących zadania służbowe lub gospodarcze, pod warunkiem, że wytworzony przez nich hałas nie przekroczy 90 decybeli, mierzony w odległości 20 m od ich źródła wytwarzania.
3. Na rzece Pisa, od miejscowości Pisz (Zakłady Przemysłu Sklejki) do ujścia do rzeki Narwi, obowiązuje zakaz ruchu statków o napędzie mechanicznym od zachodu słońca do godz. 6^{00}, a w pozostałych godzinach eksploatację statków, których hałas wywołany pracą silników przekracza 90 decybeli, mierzony w odległości 20 m od ich źródła wytwarzania.
4. Największe zanurzenie statków powinno być co najmniej 15 cm mniejsze od aktualnej głębokości tranzytowej na danej drodze wodnej.
5. Zabrania się opuszczania statku będącego w ruchu w celu kąpieli.
6. Zabrania się wleczenia kotwic, lin i łańcuchów przez płynące statki na wszystkich kanałach oraz pod mostami łączącymi brzegi jezior.
7. Zabrania się wyrzucania ze statków do wody śmieci, wylewania nieczystości, fakaliów i substancji oleistych oraz innych płynów zanieczyszczających środowisko.
8. Zabrania się przebywania na statkach osobom będącym w stanie nietrzeźwym.
9. Z uwagi na uciążliwość dla intensywnego ruchu żeglugowego — wyłącza się jezioro Bełdany z uprawiania jazdy na nartach wodnych.

§ 2

Wymiary statków

1. Statki, zespoły sprzężone* i tratwy nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

Lp.	Droga wodna	Statki		Tratwy łącznie z holownikiem	
		dług. (m)	szer. (m)	dług. (m)	szer. (m)
1.	systemat jezior mazurskich:				
	1) jeziora	bez ogr.	bez ogr.	500	50
	2) kanały	44	7	250	7
2.	systemat jezior augustowskich:				
	1) jeziora	bez ogr.	bez ogr.	400	30
	2) kanały	41	5,6	400	5,6
3.	rzeka Pisa:				
	1) od ujścia do rzeki Narwi, km 0,00 do Zakładów Przemysłu Sklejki w m. Pisz, km 78,00	25	6	60	6

Lp.	Droga wodna	Statki		Tratwy łącznie z holownikiem	
		dług. (m)	szer. (m)	dług. (m)	szer. (m)
	2) od km 78,00 do wypływu z jez. Roś, km 80,00	35	7	150	7
4.	rzeka Biebrza od ujścia do rzeki Narwi, km 0,00 do m. Dębowo, km 84,20	25	5,6	80	5,6
5.	rzeka Narew:				
	1) od km 144,90 do ujścia rzeki Pisa, km 181,00	65	10	200	10
	2) od ujścia rzeki Pisa, km 181,00 do ujścia rzeki Biebrza, km 248,70	38	7	120	7

** – ruch zespołu sprzężonego, gdy przekracza podaną szerokość statku, może odbywać się tylko w przypadku holowania statku, który uległ awarii.*

2. Pociągi holownicze i zestawy pchane nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

Lp.	Droga wodna	pociągi holownicze łącznie z holownikiem		zestawy pchane	
		dług. (m)	szer. (m)	dług. (m)	szer. (m)
1.	systemat jezior mazurskich:				
	1) jeziora	200	7	110	7
	2) kanały	150	7	80	7
2.	systemat jezior augustowskich:				
	1) jeziora	200	5,6	110	5,6
	2) kanały	120	5,6	80	5,6
3.	rzeka Pisa:				
	1) od ujścia do rzeki Narwi, km 0,00 do m. Pisz, km 78,00	100	6	—	—
	2) od km 78,00 do wypływu z jez. Roś, km 80,00	120	7	—	—
4.	rzeka Biebrza od ujścia do rzeki Narwi, km 0,00 do m. Dębowo, km 84,20	100	5,6	—	—
5.	rzeka Narew:				
	1) od km 144,90 do ujścia rzeki Pisa, km 181,00	160	7	80	7
	2) od ujścia rzeki Pisa, km 181,00 do ujścia rzeki Biebrza, km 284,70	100	7	50	7

3. Niezależnie od stosowania określonych niniejszym zarządzeniem wymiarów pociągów holowniczych, zestawów pchanych czy zespołów sprzężonych, kierownicy tych obiektów pływających, obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi, zmniejszyć odpowiednio ich długość lub szerokość, jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi, gdyby nawet nie było to wymagane odpowiednim oznakowaniem drogi wodnej.

§ 3

Oznakowanie szlaku żeglownego

1. Szlak żeglowny jest to pas drogi wodnej o odpowiedniej szerokości i głębokości oznakowany znakami żeglugowymi, przeznaczony do ruchu statków, tratw i innych obiektów pływających.
2. Oznakowanie i utrzymanie szlaków żeglownych należy do obowiązków organu administracji wodnej.
3. Obowiązek oznakowania nowobudowanych mostów, przewodów krzyżujących się z drogą wodną oraz innych budowli i urządzeń spoczywa na inwestorach tych obiektów zgodnie z zaleceniami Inspektoratu w uzgodnieniu z organem administracji wodnej.
4. Ustawianie znaków żeglugowych poza szlakiem żeglownym należy do kompetencji uprawiających tam żeglugę, pod warunkiem uzgodnienia z organem administracji wodnej i Inspektoratem.
5. Za okres nawigacyjny uważa się część roku kalendarzowego w którym ruch statków i tratw może odbywać się bez przeszkód wynikających z zamarzania wody, spływu lodów, lub zbyt niskiego albo wysokiego stanu wody.
   Termin otwarcia i zamknięcia nawigacji ustala i ogłasza Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej w Warszawie po uzgodnieniu z Inspektoratem, podając informację o tym do wiadomości wszystkich zainteresowanych.
6. Za prawą stronę szlaku żeglownego na rzekach uważa się stronę patrząc w kierunku biegu wody, stronę przeciwną za lewą.
   Na jeziorach i kanałach łączących rzeki lub jeziora za prawą stronę szlaku żeglownego uważa się stronę patrząc w kierunku ze wschodu na zachód albo z południa na północ, stronę przeciwną uważa się za lewą.
7. Na jeziorach gdzie ustawione są znaki żeglugowe pływające określające rozgałęzienie szlaku żeglownego, następne znaki pływające wyznaczające kierunki bocznych szlaków żeglownych winne być ustawione w taki sposób aby oznaczały jednocześnie prawą i lewą stronę szlaku żeglownego.
8. Szerokość jednostronnie oznakowanego szlaku żeglownego na jeziorach wynosi 100 m.
9. Na odcinkach rzek, gdzie nie ustawiono oznakowania, szlak żeglowny przebiega całą szerokością koryta rzeki, jednak należy płynąć w bezpiecznej odległości od główek, opasek itp.

§ 4

Zasady ruchu żeglugowego na jeziorach i kanałach

1. Na szlakach żeglownych jezior i kanałach obowiązuje ruch prawostronny. W wyjątkowej sytuacji ruch ten może nastąpić lewostronnie, jednakże po uzgodnieniu odpowiednimi sygnałami między płynącymi statkami.
2. Zabrania się uprawiania żeglugi w czasie trudnych warunków hydrologiczno-meteorologicznych, zagrażających bezpieczeństwu statku i osób na nim przebywających.
   Powyższe dotyczy w szczególności jezior: Śniardwy, Mamry, Niegocin, Tałty i Wigry.
   W tych warunkach, w przypadkach uzasadnionych, ruch statków winien odbywać się zgodnie z zasadami dobrej praktyki żeglarskiej.

§ 5

Szybkość jazdy statków

1. W przypadku gdy oznakowanie brzegowe nie wskazuje inaczej szybkość jazdy statków na jeziorach i rzece Narwi jest nieograniczona.
   Powinna jednak być bezpieczna i uzależniona od istniejących warunków nawigacyjnych i atmosferycznych oraz by wytwarzana fala nie stanowiła jakiegokolwiek niebezpieczeństwa dla innych statków, budowli wodnych oraz ośrod-

ków rekreacyjno-wypoczynkowych usytuowanych nad brzegami.

2. Maksymalna szybkość jazdy na kanałach nie może przekraczać 6 km/godz. chyba, że oznakowanie brzegowe na wlotach poszczególnych kanałów wskazuje inaczej.
3. Maksymalna szybkość jazdy na rzece Pisa i Biebrza, mierzona względem brzegu, nie może przekraczać 5 km/godz. W uzasadnionych przypadkach szybkość ta może być zwiększona, jeżeli ma to wpływ na sterowność statku.

§ 6

Przejazdy statków przez śluzy i mosty zwodzone

1. Przy zbliżaniu się do śluzy lub mostu zwodzonego, należy w odległości 100 m nadać sygnał dźwiękowy — jeden długi dźwięk w celu otwarcia przez obsługę śluzy lub mostu. W przypadku nie zauważenia tego sygnału przez obsługę, należy zatrzymać się przed śluzą czy mostem zwodzonym w odległości 50 m, a następnie powtórzyć sygnał.
2. Wjazd do komory śluzowej lub przejazd przez most zwodzony może nastąpić tylko wówczas gdy osoba obsługująca wystawi odpowiedni znak zezwalający na wjazd.
3. Przy wejściu i wyjściu z komory śluzowej lub przejeździe przez most zwodzony należy zachować niezbędną ostrożność przy czym szybkość jazdy nie może być większa od koniecznej do utrzymania sterowności statku.
4. W miejscach przeznaczonych na postój statków przed śluzami i mostem zwodzonym organ administracji wodnej zapewni odpowiednią ilość dalb i pali dla dobijania i cumowania statków.
5. Na 15 minut przed przybyciem statku pasażerskiego linii regularnych nie wolno śluzować innych statków z wyjątkiem statków uczestniczących w akcji ratowniczej, interwencyjnej lub inspekcyjnej. Śluzowanie statków innych niż wymienione wyżej dokonuje się według kolejności przybycia ich do śluzy.
6. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków, pierwszeństwo śluzowania mają statki przybywające do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w danej chwili w komorze śluzy.
7. Obsługa śluzy ma obowiązek przyjmowania i zrzucania cum statków wchodzących lub wychodzących z komory śluzowej.
8. Przystąpienie do śluzowania statków powinno odbywać się z zachowaniem należytej ostrożności i po stwierdzeniu przez obsługę śluzy, że obiekty znajdujące się w komorze są należycie ustawione i przycumowane, a załoga pokładowa znajduje się na stanowiskach manewrowych.
9. Zabrania się w czasie pobytu statków w komorze śluzowej:
   1) dokonywać napraw statku,
   2) wychodzić ze statków na teren śluzy osobom nieupoważnionym,
   3) wysiadania lub wsiadania pasażerów,
   4) wytwarzać nadmiernych dymów lub spalin.
10. W czasie zmiany poziomu wody w komorze śluzowej, liny cumownicze powinny być odpowiednio wybierane lub luzowane przez załogę statku.
11. Statek w komorze śluzowej winien mieć wyłączone głośniki radiowe, kierownik statku może korzystać z rozgłośni manewrowej.
12. Śluzowanie tratw powinno odbywać się pod nadzorem retmana lub pomocnika retmana, przy udziale załogi tratwy.
13. Tratwy oczekujące na śluzowanie powinny stać w odległości nie mniejszej niż 50 m od komory śluzowej. Nie dotyczy to miejsc wydzielonych na postój tratw.
14. Zabrania się śluzowania statków turystycznych i sportowych łącznie ze statkami pasażerskimi oraz ze statkami uczestniczącymi w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.
15. Zabrania się śluzowania z innymi statkami statków przewożących materiały niebezpieczne, w tym szczególnie materiały łatwopalne lub wybuchowe.
16. Kierownicy statków nie posiadający pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wejściem do komory śluzowej zawiadomić o tym obsługę śluzy lub mostu zwodzonego.
17. Statki żaglowe wchodzące i wychodzące z komory śluzowej winne mieć położone maszty.
18. Zabrania się tworzenia pociągu holowniczego w komorze śluzowej celem jego wyprowadzenia.
19. Zezwala się na postój statkom sportowo-turystycznym w odległości mniejszej niż 50 m poza dalbami prowadzącymi do komory śluzowej, chyba że oznakowanie brzegowe wskazuje inaczej.
20. Śluzowanie odbywa się w czasie godzinowo ustalonym przez organ administracji wodnej.

§ 7

Żegluga nocna

1. Zabrania się uprawiania jakiejkolwiek żeglugi w porze nocnej bez zezwolenia Inspektoratu.
2. Dopuszcza się uprawianie żeglugi od zachodu słońca do zmroku celem jej zakończenia, pod warunkiem jednak, posiadania wymaganego oznakowania statku w czasie ruchu w porze nocnej.
3. Statki zakotwiczone na postój nocny powinny stać w jednej linii równoległej do linii nurtu mając odpowiednio ustawione stery aby nie łukowały pod wpływem prądu i wiatru.
4. Zabrania się zostawiania łodzi towarzyszącej lub ratunkowej przy burcie statku na wodzie od strony wolnego przejazdu.

§ 8

Postój i wyposażenie tratw holowanych przez holowniki

1. Tratwy holowane przez holowniki winne być wyposażone w:
   1) cztery chorągiewki koloru czerwonego zamocowane w skrajnych punktach,
   2) siekierę oraz po jednym bosaku dla każdego członka załogi tratw,
   3) drut niskowęglowy o średnicy 4-6 mm i długości co najmniej 50 mb,
   4) skoble stalowe,
   5) dwa koła ratunkowe z linkami o średnicy 8 mm i długości 25 mb,
   6) pasy ratunkowe po jednym dla każdego członka załogi tratw,
   7) apteczkę zawierającą środki niezbędne do udzielenia pierwszej pomocy, (podczas holowania tratw, może znajdować się na holowniku),
   8) kolce (raki) na buty dla każdego członka załogi tratw — w/g ustaleń retmana.
2. W czasie ruchu tratw holowanych przez holownik, kierownik holownika każdorazowo ustala skład załogi tratw i ich rozmieszczenie, celem zachowanie pełnego bezpieczeństwa na poszczególnych odcinkach drogi wodnej.
3. Tratwy płynące samospławem winny posiadać odpowiednie zezwolenie wydane przez Inspektorat oraz wyposażenie wyszczególnione w tym zezwoleniu.
4. Tratwy zatrzymujące się na postój nie mogą tarasować szlaku żeglownego. W tym celu należy ustawiać je poza szlakiem żeglownym w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

Na wodach skanalizowanych tratwy powinny być ustawione w pasach przy jednym brzegu o szerokości nie przekraczającej 1/3 szerokości szlaku żeglownego, oraz przycumowane w sposób uniemożliwiający ich odpłynięcie od brzegu.
5. Poszczególne obszary wód zajęte stojącymi tratwami powinny być oznakowane tablicami z napisem wskazującym właściciela tratw. W przypadku braku powyższego tratwy te winne znajdować się pod stałą opieką osoby dozorującej.
6. Wszelkie swobodnie płynące kloce drewna pochodzące ze spławianych tratw winne być bezwzględnie usuwane z wody przez właściciela tratw. Dotyczy to również tratw częściowo zatopionych.

§ 9

Ruch statków sportowych i turystycznych

1. Statki sportowe i turystyczne o napędzie mechanicznym ustępują z drogi statkom bez napędu mechanicznego.
2. Łódź wiosłowa, kajak lub rower wodny ustępuje z drogi statkom poruszanym za pomocą żagli.
3. Statki inne niż sportowe i turystyczne korzystają z pierwszeństwa przepływania pod mostami, przez wąskie przejścia drogi wodnej i na odcinkach drogi wodnej o niedostatecznej widzialności.
4. Statkom sportowym i turystycznym zabrania się:
   1) podpływania do statków pasażerskich i towarowych, tratw lub pociągów holowniczych oraz zaczepiać się do nich aby być holowanym,
   2) przecinać linii kursu w odległości bliższej niż 100 m innym statkom, w szczególności dotyczy to rzek, kanałów i szlaków żeglugowych jezior,
   3) uprawiać żeglugę pod żaglami na kanałach i rzekach, z wyjątkiem rzeki Narwi,
   W przypadku korzystnego wiatru, dopuszcza sią na uprawianie żeglugi przy użyciu foka, bez prawa halsowania.
   4) cumować i pozostawiać na postoju w pobliżu budowli wodnych, mostów, przystani dla statków pasażerskich lub towarowych w odległości mniejszej niż 50 m, na kanałach oznakowanych jako szlak żeglowny oraz rzece Węgorapa od jeziora Mamry do wejścia do Kanału Węgorzewskiego.
   Nie dotyczy to miejsc wyznaczonych jako miejsca dozwolonego postoju.
   5) urządzać treningów na kanałach,
   6) kotwiczyć na kanałach i szlakach żeglugowych jezior,
   7) płynąć samospławem po linii nurtu.
5. Holowanie statków sportowych i turystycznych przez statki sportowe i turystyczne może odbywać się pod warunkiem, że taki pociąg holowniczy ma zapewnioną zdolność manewrowania i nie może utrudniać ruch innym statkom oraz zagrażać bezpieczeństwu własnemu czy innym użytkownikom dróg wodnych.
   Kierownik każdego statku wchodzącego w skład pociągu holowniczego jest odpowiedzialny za statek, którym kieruje z tym, że obowiązany jest on stosować się ponadto do poleceń kierownika statku holującego, który odpowiedzialny jest za cały pociąg holowniczy.
7. Osoby użytkujące statki sportowe i turystyczne w czasie ruchu winne bezwzględnie zajmować miejsca do tego celu przeznaczone a ponadto osoby nie posiadające karty pływackiej winne posiadać na sobie, wymagany odrębnymi przepisami, środek ratunkowy.
8. Osoba uprawiająca żeglugę na desce z żaglem obowiązana jest posiadać na sobie, wymagany odrębnymi przepisami, środek ratunkowy.

§ 10

Jazda na nartach wodnych

1. Narciarstwo wodne można uprawiać na rzece Narwi oraz na wszystkich jeziorach, (z wyjątkiem jeziora Bełdany) gdzie dozwolone jest pływanie łodziami o napędzie spalinowym, z tym że:
   1) jazda na nartach wodnych nie może zagrażać ani utrudniać ruchu statkom oraz osobom kąpiącym się,
   2) na statku holującym narciarza wodnego oprócz kierownika statku, który winien posiadać wymagane uprawnienia, powinna znajdować się dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza,
   3) linka do holowania narciarza powinna być zamocowana w taki sposób aby nie ograniczała zdolności manewrowej statku holującego oraz była łatwo odczepiana w nagłej potrzebie,
   4) narciarz wodny w czasie holowania winien posiadać na sobie, wymagany odrębnymi przepisami, środek ratunkowy,
   5) nie wolno używać bezzałogowych statków jako statków holujących narciarza wodnego,
   6) nie wolno holować linę holowniczą bez narciarza oraz pozostawiać ją na wodzie po skończonej jeździe.
2. Zabrania się uprawiania narciarstwa wodnego:
   1) na szlakach żeglownych,
   2) w odległości bliższej niż 200 m od statków rybackich zajętych połowem ryb,
   3) w odległości bliższej niż 100 m od przystani, kąpielisk, ośrodków rekreacyjno-wypoczynkowych oraz przy postawionych sieciach rybackich,
   4) w odległości bliższej niż 50 m od innych statków.
3. Za zachowanie bezpieczeństwa prowadzonego statku i holowanego narciarza wodnego w tym wyboru bezpiecznej trasy jazdy, pełną odpowiedzialność ponosi osoba prowadząca statek.
4. Każdorazowe zorganizowanie imprezy na nartach wodnych o charakterze widowiskowym lub szkoleniowym może odbywać się wyłącznie na akwenie i warunkach zawartych w zezwoleniu Inspektoratu.
5. Zabrania się ruchu innym statkom w śladzie narciarza wodnego w odległości bliższej niż 100 m.

§ 11

Uprawianie płetwonurkowania

1. Płetwonurkowanie samodzielnie może uprawiać osoba, która posiada wymagane uprawnienia.
   Przez płetwonurkowanie rozumie się nurkowanie z użyciem aparatu oddechowego.
2. Przeprowadzanie zajęć, treningów lub zawodów na szlakach żeglownych może odbywać się po uzyskaniu zezwolenia Inspektoratu oraz spełnienia wymogów w nim zawartych.
3. Na wodach z nie wytyczonym szlakiem żeglownym lub poza szlakiem żeglownym przeprowadzanie zajęć, treningów lub zawodów może odbywać się po spełnieniu, poza obowiązującymi przepisami, dodatkowych warunków:
   1) statek baza winien wywiesić z obu burt flagi lub kule koloru żółtego
   2) na wodzie winna znajdować się łódź asekuracyjna wyposażona w tubę akustyczną, celem ostrzegania innych użytkowników oraz posiadająca na dziobie wystawioną sztywną makietę oznaczającą literę „A" Międzynarodowego Kodu Sygnałowego.

§ 12

Uprawianie rybołówstwa

1. Połów ryb oraz postawiony sprzęt połowowy nie może stwarzać przeszkody dla żeglugi, lub ograniczać przejezdność szklaku żeglownego.
2. Zabrania się przegradzania w dzień szlaków żeglownych sprzętem połowowym.
3. Burty statków rybackich od linii wodnej do pokładu winny być pomalowane na kolor żółty oraz oznaczone w części dziobowej statku literą „R".
4. Statki rybackie dokonujące połowu ryb przy pomocy urządzeń elektrycznych, powinny być oznakowane czerwonym światłem migającym (360°)
5. Podczas połowu ryb niewodami, przy matni winna znajdować się łódź z rybakiem, którego obowiązkiem jest wskazywanie innym statkom ułożenie sieci.
6. Wszystkie statki, które napotykają statek „zajęty połowem ryb" winny bezwzględnie zwolnić swoją szybkość i ominąć go w takiej odległości by nie zagrażać bezpiecznej pracy rybaków.
7. Za „statek zajęty połowem ryb" uważa się statek rybacki prowadzący połów ryb przy pomocy sieci trałów lub innych urządzeń, które ograniczają jego manewrowość.
   Statek ten winien być oznakowany:
   1) w dzień — dwa złączone wierzchołkami jeden nad drugim czarne stożki umieszczone na wysokości ca 1,5 m nad pokładem,
   2) w nocy — jedno białe światło (360°) nad jasnym zielonym światłem (360°) umieszczonymi na wysokości ca 1,5 m nad pokładem jednostki.
8. Sprzęt połowowy wyposażony w urządzenia do zaczepiania lub kotwiczenia sieci musi być oznakowany w dzień przy pomocy dobrze widocznych żerdzi wystających co najmniej 1 m nad poziomem wody z chorągiewkami koloru żółtego, lub pływakami koloru żółtego w takiej ilości, która pozwala na określenie ich położenia.
9. Sprzęt połowowy ustawiony w nocy częściowo na szlaku żeglownym powinien być oznakowany światłami umieszczonymi na jednym poziomie w odstępach około 6 m, z tym że:
   1) od strony wolnego przejazdu zwykłe białe światło (360°),
   2) od strony gdzie przejazdu nie ma, umieszcza się światło czerwone (360°).
10. Sprzęt połowowy ustawiony w nocy na szlaku żeglownym powinien być oznakowany światłami koloru czerwonego (360°) umieszczonym na jednym poziomie w odstępach około 6 m, z tym że w pobliżu tego miejsca winien znajdować się dyżurny rybak.
    Dyżurny rybak zobowiązany jest do przepuszczenia wszystkich płynących statków posiadających odpowiednie zezwolenie wydane przez Inspektorat.
11. Światła o których mowa w ust. 9 i 10 można zastąpić folią odblaskową lub szkłem odblaskowym o odpowiednim kolorze.
12. Końce sieci przestaw rybackich stałych wychodzące na wodę winne być oznakowane znakiem zakazu przejazdu poza skrajną.

§ 13

Żegluga pasażerska

1. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów może odbywać się dopiero po odpowiednim zacumowaniu statku w miejscu do tego przystosowanym i uznanym przez Inspektorat jako przystań pasażerska oraz po wyłożeniu urządzeń zejściowych z obustronnym obarierowaniem.
2. Każda przystań pasażerska winna być wyposażona w nazwę przystani, rozkład rejsów oraz linkę chwytakową ratowniczą i drabinki umożliwiające wyjście z wody.
   Ponadto na przystaniach z obsługą winno znajdować się:
   1) koła ratunkowe z linkami Ø 8–10 o dł. 25 mb w ilości min. 2 szt.
   2) bosak ratowniczy min. 2 szt.
   3) łódź wiosłowa z wyposażeniem.
3. Wsiadania i wysiadania pasażerów ze statku winien bezwzględnie nadzorować członek załogi statku lub obsługa przystani.
4. Podczas dokonywania manewrów dochodzenia i odchodzenia od przystani i śluz urządzenia grające na statku winne być wyłączone.
   Dotyczy to również akwenów uznanych za strefy ciszy oraz w miejscach szczególnie uciążliwych na drodze wodnej.
5. Kierownicy statków obowiązani są przed każdym rozpoczynającym się rejsem, po zaokrętowaniu pasażerów, zademonstrować wizualnie sposób korzystania ze środków ratunkowych oraz wskazać ich rozmieszczenie.
6. Zabrania się statkom pasażerskim pobierania paliw płynnych z pasażerami na pokładzie.
   Miejsce pobierania paliw winno być wyznaczone i zabezpieczone w sposób zapewniający pełne bezpieczeństwo.
7. Załoga statku pasażerskiego, podczas rejsu z pasażerami, winna bezwzględnie występować w obowiązującym ubiorze służbowym.
   Powyższe dotyczy również podczas wsiadania i wysiadania pasażerów ze statku.

§ 14

Przewozy międzybrzegowe

1. Przed każdorazowym odpłynięciem promu od brzegu osoba obsługująca (przewoźnik) winna sprawdzić czy szlak żeglowny jest wolny.
   Rozpoczynając przewóz międzybrzegowy przewoźnik winien oznajmić to poprzez serię uderzeń w dzwon lub gong.
2. Zabrania się uprawiania przewozów międzybrzegowych od zmroku do świtu.
3. Osoba obsługująca prom winna założyć pod koła przewożonych pojazdów kliny zabezpieczające, uniemożliwiające ich ruch.
4. Wszystkie przewożone osoby winne bezwzględnie opuścić pojazdy i zająć miejsca wyznaczone dla pasażerów.
5. Osoba obsługująca prom obowiązana jest przed każdym rozpoczynającym się przewozem zademonstrować wizualnie sposób korzystania ze środków ratunkowych oraz wskazać ich rozmieszczenie.
6. Łódź ratunkowa winna zawsze towarzyszyć przy burcie podczas ruchu promu.
7. Po zakończonym przewozie lina nośna bezwzględnie winna być każdorazowo zwalniana, a prom zacumowany do urządzeń cumowniczych na brzegu.
8. Każdy przewóz międzybrzegowy winien być wyposażony w odpowiedni osprzęt, który wyszczególniony jest dla każdego promu w świadectwie zdolności żeglugowej.
9. Dla zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi, promy i łodzie służące do przewozów międzybrzegowych winny być oznakowane dodatkowo przez wymalowanie burt farbą koloru niebieskiego.

§ 15

Zimowy postój statków i tratw

1. Miejsca na zimowy postój statków w portach, bazach remontowych wyznacza kierownik zakładu pracy.
Sposób prawidłowego zabezpieczenia statków i osób tam zatrudnionych, określa zarządzenie wydane przez kierownika zakładu pracy w uzgodnieniu z Inspektoratem.
2. Na okres zimy statki lub tratwy mogą być zgrupowane na postój również w miejscach poza portami lub bazami remontowymi pod warunkiem uzgodnienia z organem administracji wodnej i Inspektoratem.
3. Na każdym zimowym postoju statków poza portami i bazami remontowymi winien być wywieszony regulamin zimowiska, instrukcje p.poż. i BHP, oraz wyznaczone stanowiska p.poż. i ratunkowe zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
Nie dotyczy to zimowisk tratw.
4. Osobą odpowiedzialną za bezpieczeństwo na zimowym postoju statków jest kierownik zimowiska wyznaczony przez kierownika zakładu pracy.

§ 16

Postanowienia końcowe

1. W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, budowlom i urządzeniom wodnym Inspektorat uprawniony jest do wydawania zarządzeń doraźnych niezbędnych dla usunięcia lub zapobieżenia stanom zagrożenia z zamknięciem szlaku żeglownego włącznie.
2. Statki inspekcyjne i interwencyjne, oznakowane niebieskim światłem migającym mogą używać syreny jako ostrzegawczego sygnału dźwiękowego.
3. Statki ratownicze będące w akcji winne być oznakowane żółtym światłem migającym i w tym przypadku mogą używać syreny jako ostrzegawczego sygnału dźwiękowego.
4. Niniejsze przepisy poza wymogami bezpieczeństwa żeglugi nie dotyczą statków inspekcyjnych oraz statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.
5. Niniejsze przepisy nie zmieniają uwarunkowań zawartych w świadectwie zdolności żeglugowej lub innym dokumencie dopuszczającym poszczególny statek do uprawiania żeglugi.
6. Winni przekroczenia niniejszych przepisów będą pociągani do odpowiedzialności na podstawie art. 15 i 16 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182 zmiana Dz.U. z 1960 r. Nr 29, poz. 163).

§ 17

Traci moc zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku z dnia 5 stycznia 1976 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.Urz. WRN w Suwałkach z dnia 22 marca 1976 r. NR 3, poz. 13, Dz.Urz. WRN w Białymstoku z dnia 15 marca 1976 r. Nr 3, poz. 2, Dz. Urz. WRN w Łomży z dnia 24 lutego 1976 r. Nr 1, poz 6).

§ 18

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

KIEROWNIK
INSPEKTORATU ZEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
W GIŻYCKU
mgr Tadeusz Zdanowicz

Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Województwa Ostrołęckiego

Prenumerata roczna (zę skorowidzem) — 15.510,- zł

Prenumerata półroczna — 7.755,- zł

Prenumeratę należy uiszczać z góry bez wezwania, gdyż rachunków nie wystawia się.

Wpłat na prenumeratę roczną należy dokonywać przelewem bankowym na konto Wydziału Budżetowo-Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego NBP O/W Ostrołęka 55000-97-225.

ADMINISTRACJA: Urząd Wojewódzki w Ostrołęce Wydział Budżetowo-Gospodarczy, Pl. gen. Bema 3, 07-400 Ostrołęka
REDAKCJA:Urząd Wojewódzki w Ostrołęce, Wydział Prawny Pl. gen. Bema 3, 07-400 Ostrołęka

Z.G. „Dom Słowa Polskiego''. Zam. 2338 AL/88 r. Nakład 350 egz.